

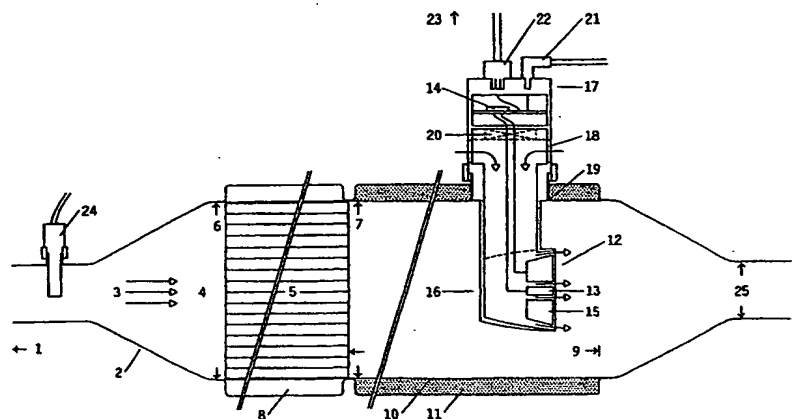
<p>(51) Internationale Patentklassifikation <sup>7</sup> : <b>F01N 1/06, G10K 11/178</b></p>	<b>A1</b>	<p>(11) Internationale Veröffentlichungsnummer: <b>WO 00/05489</b></p> <p>(43) Internationales Veröffentlichungsdatum: 3. Februar 2000 (03.02.00)</p>
<p>(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP99/05251</p> <p>(22) Internationales Anmeldedatum: 22. Juli 1999 (22.07.99)</p> <p>(30) Prioritätsdaten:              198 32 979.2      22. Juli 1998 (22.07.98)      DE              198 43 615.7      23. September 1998 (23.09.98)      DE</p> <p>(71)(72) Anmelder und Erfinder: NAGEL, Friedmund [DE/DE]; Uhlandstrasse 12, D-73119 Zell (DE).</p> <p>(74) Anwalt: HESELBERGER, Johannes; Bardehle, Pagenberg, Dost, Altenburg, Geissler, Isenbruck, Galileiplatz 1, D-81679 München (DE).</p>	<p>(81) Bestimmungsstaaten: AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, CA, CH, CN, CU, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, GB, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MD, MG, MK, MN, MW, MX, NO, NZ, PL, PT, RO, RU, SD, SE, SG, SI, SK, SL, TJ, TM, TR, TT, UA, UG, US, UZ, VN, YU, ZA, ZW, ARIPO Patent (GH, GM, KE, LS, MW, SD, SL, SZ, UG, ZW), eurasisches Patent (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches Patent (AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE), OAPI Patent (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).</p> <p><b>Veröffentlicht</b> <i>Mit internationalem Recherchenbericht.</i></p>	

(54) Title: DEVICE AND METHOD FOR REDUCING THE NOISE EMISSIONS OF INTERNAL COMBUSTION ENGINES AND FOR DIAGNOSING THE SAME

(54) Bezeichnung: VORRICHTUNG UND VERFAHREN ZUR REDUZIERUNG DER SCHALLEMISSION BEI VERBRENNUNGSMOTOREN UND ZU DEREN DIAGNOSE

(57) Abstract

The invention relates to a device and a method for actively reducing the noise emissions of internal combustion engines (1) in an exhaust pipe (2) which guides a stream of exhaust gas (3). To this end, the device has at least one first electroacoustic transducer (3) for converting the sound waves (30) into first signals (31) which are a measure of the frequency, amplitude and phase of the sound waves (30). An electronic control unit (14) converts the first signals (31) into second signals (32). At least one second electroacoustic transducer (15), which is situated centrally in the stream of exhaust gas (3), converts the second signals (32) into compensating sound waves (33) which have a frequency, amplitude and phase so that the sound waves (30) and the compensating sound waves (33) at least partially cancel each other out. The device can also be used for diagnosing the status or functioning of the internal combustion engine and to this end, has a comparison unit (23) in which the first signals (31) of the first electroacoustic transducer (13) are compared with specified signals.



BEST AVAILABLE COPY

## (57) Zusammenfassung

Die Erfindung bezieht sich auf eine Vorrichtung und ein Verfahren zur Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren (1) in einer Abgasleitung (2), die einen Abgasstrom (3) führt. Hierfür weist die Vorrichtung mindestens einen ersten Schallwandler (13) zur Umwandlung von Schallwellen (30) in erste Signale (31), die ein Maß für die Frequenz, die Amplitude und für die Phase der Schallwellen (30) sind, eine elektronische Steuereinheit (14) zur Umwandlung der ersten Signale (31) in zweite Signale (32) und mindestens einen zweiten Schallwandler (15), der zentral im Abgasstrom (3) angeordnet ist, zur Umwandlung der zweiten Signale (32) in Kompensationsschallwellen (33), die eine Frequenz, Amplitude und Phase aufweisen, so daß sich die Schallwellen (30) und die Kompensationsschallwellen (33) wenigstens teilweise auslöschen, auf. Die Vorrichtung kann auch zur Diagnose des Zustands und des Betriebs des Verbrennungsmotors eingesetzt werden. Für diesen Zweck weist die Vorrichtung eine Vergleichseinheit (23) auf, in welcher die ersten Signale (31) des ersten Schallwandlers (13) mit Sollsignalen verglichen werden.

### LEDIGLICH ZUR INFORMATION

Codes zur Identifizierung von PCT-Vertragsstaaten auf den Kopfbögen der Schriften, die internationale Anmeldungen gemäss dem PCT veröffentlichen.

AL	Albanien	ES	Spanien	LS	Lesotho	SI	Slowenien
AM	Armenien	FI	Finnland	LT	Litauen	SK	Slowakei
AT	Österreich	FR	Frankreich	LU	Luxemburg	SN	Senegal
AU	Australien	GA	Gabun	LV	Lettland	SZ	Swasiland
AZ	Aserbaidschan	GB	Vereinigtes Königreich	MC	Monaco	TD	Tschad
BA	Bosnien-Herzegowina	GE	Georgien	MD	Republik Moldau	TG	Togo
BB	Barbados	GH	Ghana	MG	Madagaskar	TJ	Tadschikistan
BE	Belgien	GN	Guinea	MK	Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien	TM	Turkmenistan
BF	Burkina Faso	GR	Griechenland	ML	Mali	TR	Türkei
BG	Bulgarien	HU	Ungarn	MN	Mongolei	TT	Trinidad und Tobago
BJ	Benin	IE	Irland	MR	Mauretanien	UA	Ukraine
BR	Brasilien	IL	Israel	MW	Malawi	UG	Uganda
BY	Belarus	IS	Island	MX	Mexiko	US	Vereinigte Staaten von Amerika
CA	Kanada	IT	Italien	NE	Niger	UZ	Usbekistan
CF	Zentralafrikanische Republik	JP	Japan	NL	Niederlande	VN	Vietnam
CG	Kongo	KE	Kenia	NO	Norwegen	YU	Jugoslawien
CH	Schweiz	KG	Kirgisistan	NZ	Neuseeland	ZW	Zimbabwe
CI	Côte d'Ivoire	KP	Demokratische Volksrepublik Korea	PL	Polen		
CM	Kamerun	KR	Republik Korea	PT	Portugal		
CN	China	KZ	Kasachstan	RO	Rumänien		
CU	Kuba	LC	St. Lucia	RU	Russische Föderation		
CZ	Tschechische Republik	LI	Liechtenstein	SD	Sudan		
DE	Deutschland	LK	Sri Lanka	SE	Schweden		
DK	Dänemark	LR	Liberia	SG	Singapur		
EE	Estland						

## Vorrichtung und Verfahren zur Reduzierung der Schallemission bei Verbrennungsmotoren und zu deren Diagnose

5

Die vorliegende Erfindung bezieht sich auf eine Vorrichtung und ein Verfahren zur Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren und zu deren Diagnose.

Verbrennungsmotoren, wie sie in Automobilen oder Motorrädern, aber auch  
10 Kleinmotorgeräten, wie z. B. Rasenmähern oder Motorsägen, verwendet werden, geben kontinuierlich Abgase des Verbrennungsvorgangs aus dem Verbrennungsraum an die Umgebung ab, die durch den Verbrennungsvorgang in Schwingung versetzt wurden und damit eine Schallquelle von erheblicher Intensität darstellen.

15 Herkömmlich werden Schalldämpfer im Abgasstrom von Verbrennungsmotoren angeordnet, um die Schwingungen und damit die Schallemission der Abgase zu dämpfen. Bei Automobilen werden oft zwei Schalldämpfer verwendet, ein Vorschalldämpfer und ein Endschalldämpfer. Die Funktion des Vorschalldämpfers wird heute häufig auch durch einen Katalysator zur Abgasreinigung übernommen.  
20 Die Dämpfung der Abgase in Schalldämpfern führt zu einem erhöhten Abgas-  
egendruck und damit zu Leistungsverlust bzw. Mehrverbrauch des Motors. Außerdem benötigen die Schalldämpfer nicht unerheblichen Bauraum im Motorbereich oder am Fahrzeugboden und stellen ein nicht unerhebliches Zusatzgewicht am Fahrzeug dar.

25

Zur Vermeidung dieser Nachteile werden im Stand der Technik bereits folgende Verfahren und Vorrichtungen zur Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren vorgeschlagen:

30 Zur Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren wird in der US-Patentschrift 5,457,749 eine Schalldämpfungs Vorrichtung vorgeschlagen, bei

welcher Abgasgeräusche durch Ausbringen eines Gegengeräusches mittels seitlich von dem Abgasstrom getrennt angeordneten Lautsprechern zumindest teilweise ausgelöscht werden sollen. Die Lautsprecher strahlen dabei in ein mit dem Abgasstrom kommunizierendes Hilfsvolumen ab.

5

Die US Patentschrift 5,222,148 bezieht sich auf ein Verfahren zur aktiven Dämpfung von Motorgeräuschen im Einlaß- oder Abgasbereich. Hierbei wird durch Sensoren die Stellung der Drosselklappe oder die Motordrehzahl festgestellt und an eine elektronische Kontrolleinheit weitergegeben. Diese steuert seitlich der Gasströmung  
10 im Einlaß- oder Abgasbereich angeordnete Lautsprecher an, die ein Gegengeräusch erzeugen. Im Einlaß- oder Abgasbereich angebrachte Mikrofone nehmen den Restschall auf und geben ein Fehlersignal an die elektronische Kontrolleinheit weiter.

15 In der japanischen Patentanmeldung 8-137478 wird eine Vorrichtung zur aktiven Reduzierung von Geräuschen in Abgasleitungen von Motoren vorgeschlagen. Diese weist von der zentralen Abgasleitung im 90°-Winkel abzweigende, sich gegenüberliegende Rohre auf, an deren Enden Lautsprecher angeordnet sind. An der Abgasleitung selbst sind Sensor- und Fehlermikrofone angeordnet, die ebenso wie  
20 die Lautsprecher mit einer Kontrolleinheit in Verbindung stehen.

Die japanische Patentanmeldung 9-44167 betrifft eine Vorrichtung zur Reduzierung von Abgasgeräuschen von Motoren. Diese umfaßt ähnlich dem Prinzip der Vorrichtung aus JP 8-137478 ein Rohr, welches von der Abgasleitung seitlich  
25 abzweigt und an dessen Ende sich ein Lautsprecher befindet, der ein Gegengeräusch aussendet.

Die japanische Patentanmeldung JP 8-123435 bezieht sich auf eine Vorrichtung zur Reduzierung von Einlaßgeräuschen eines Motors, wobei ein seitlich im Einlaß-  
30 bereich angeordneter Lautsprecher Gegenschall aussendet, um Einlaßgeräusche zu kompensieren.

Schließlich wird in der japanischen Patentanmeldung JP 7-64568 ein Schall abstrahlender Körper beschrieben, der zur aktiven Geräuschkontrolle von Verbrennungsmotoren eingesetzt werden kann. Dieser Körper besitzt ein Abgasrohr, an welchem seitlich Lautsprecher angeordnet sind, deren Rückseiten mit einem Kühlmittel gekühlt werden.

Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung besteht darin, eine Vorrichtung zur Minderung der Schallemission von Verbrennungsmotoren durch Erzeugung eines Kompensationsschalls bereitzustellen, welche ohne Schalldämpfer oder zumindest mit kleineren Schalldämpfern unter Vermeidung der Nachteile herkömmlicher Schalldämpferlösungen auskommt und eine verbesserte Schallreduzierung, insbesondere mit kontrollierteren akustischen Bedingungen, bewirkt. Dabei soll die Vorrichtung einfach aufgebaut und damit kostengünstig herstellbar sein.

Diese Aufgabe wird durch eine Vorrichtung zur Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren in einer Abgasleitung, die einen Abgasstrom führt, gelöst. Die Vorrichtung weist hierfür mindestens einen ersten Schallwandler zur Umwandlung von Schallwellen in erste Signale, die ein Maß für die Frequenz, Amplitude und für die Phase der Schallwellen sind, eine elektronische Steuereinheit zur Umwandlung der ersten Signale in zweite Signale und mindestens einen zweiten Schallwandler, der zentral im Abgasstrom angeordnet ist, zur Umwandlung der Signale in Kompensationsschallwellen, die eine Frequenz, Amplitude und Phase aufweisen, so daß sich die Schallwellen und die Kompensationsschallwellen wenigstens teilweise auslöschen, auf.

Der Begriff Abgasleitung umfaßt die gesamte Abgasführung von dem Verbrennungsmotor bis zum Endrohrausgang, einschließlich Abgaskrümmen, Katalysator und gegebenenfalls Schalldämpfer.

Der erste Schallwandler kann ein Mikrofon sein, das die Schallwellen, die von dem

Abgasstrom ausgesandt werden, aufnimmt und in ein erstes Signal, etwa ein elektrisches oder optisches Signal umwandelt, das ein Maß für die Frequenz, Amplitude und für die Phase der Schallwellen am Ort des Schallwandlers ist. Der zweite Schallwandler kann ein Lautsprecher sein, der aufgrund des ersten Signals des ersten Schallwandlers, welches in der elektronischen Steuereinheit in ein zweites Signal umgewandelt wird, Kompensationsschallwellen aussendet, die eine Frequenz, Amplitude und eine Phase aufweisen, so daß sich die Schallwellen und die Kompensationsschallwellen mindestens teilweise gegenseitig auslöschen. Die Schallwellen und die Kompensationsschallwellen können dabei gleiche Frequenz und Amplitude und entgegengesetzte Phase aufweisen. Vorzugsweise ist jedoch die Amplitude der Schallwellen etwas größer als die Amplitude der Kompensationsschallwellen, so daß ein Restschall des Verbrennungsmotors hörbar bleibt, um Passanten vor herannahenden Fahrzeugen zu warnen, oder um dem Fahrzeug ein bestimmtes erwünschtes Klangbild ("Sound") zu verleihen. Ein weiterer Grund für die Beibehaltung eines Restschallpegels des Motors liegt darin, daß bei einer nahezu vollständigen Kompensation des Abgasschalls andere Geräusche in unerwünschter Weise akustisch in den Vordergrund treten.

Der zweite Schallwandler ist zentral in dem Abgasstrom des Verbrennungsmotors angeordnet. Die Anordnung des zweiten Schallwandlers direkt in dem Abgasrohr erlaubt eine direkte Einwirkung auf die von den Abgasen ausgesandten Schallwellen. Die zentrale Anordnung in dem Abgasstrom wird gewählt, weil die dadurch erreichten seitlich begrenzten symmetrischen akustischen Verhältnisse die Wirksamkeit der Schallkompensation deutlich erhöhen und die Schallkompensationsvorrichtung insgesamt vereinfachen. Insbesondere werden Ungenauigkeiten der Schallkompensation durch Laufzeitunterschiede der Schallwellen von mehreren dezentralen Lautsprechern und störende Interferenzen vermieden, die bei dezentraler, insbesondere gegenüberliegender Anordnung mehrerer Lautsprecher auftreten können. Eine symmetrische Bauweise schafft vor allem auch kontrollierte akustische Bedingungen.

- Eine bevorzugte Ausführungsform der vorliegenden Erfindung sieht eine zentrale Anordnung auch des ersten Schallwandlers im Abgasstrom vor. Denn dadurch erfaßt der erste Schallwandler unmittelbar den Schall in Frequenz, Amplitude und Phase an dem Ort, an dem der zweite Schallwandler diesen Schall auch kompensieren soll.
- 5 Außerdem kann der erste Schallwandler in diesem Fall mit dem zweiten Schallwandler zu einer kompakteren Einheit zusammengefaßt werden, die den Abgasstrom in dem Abgasrohr weniger stört und damit die Effizienz der Schallkompensation erhöht. Besonders kompakt kann diese Einheit ausfallen, wenn der erste Schallwandler in dem zweiten Schallwandler angeordnet wird. Dabei kann
- 10 der erste Schallwandler einfach nur in einem Ausschnitt in dem zweiten Schallwandler angeordnet sein, also von diesem räumlich umgeben, aber an sich selbständig sein. Die beiden Schallwandler können aber auch voll ineinander integriert sein, also ein einziges integriertes Bauteil bilden.
- 15 Im Rahmen der vorliegenden Erfindung umfaßt der Begriff "zentral" auch eine im wesentlichen zentrale, also mittige Anordnung der Schallwandler. Gemäß der vorliegenden Erfindung kann die Vorrichtung auch mehrere erste und zweite Schallwandler aufweisen. In diesem Fall müssen die ersten und zweiten Schallwandler dann derart und im wesentlichen zentral angeordnet werden, daß sie
- 20 symmetrische akustische Verhältnisse gewährleisten.

Eine geringfügige Abweichung von der geometrisch zentralen Anordnung kann aufgrund einer Schallfeldanalyse an dem Anbringungsort des ersten oder zweiten Schallwandlers angezeigt sein, etwa wenn die Hauptausbreitungsrichtung des

25 Schalls nicht achsenparallel zur Längsachse der Abgasleitung oder zur Ausbreitungsrichtung des Abgasstroms verläuft.

Der registrierte Schall kann in einer elektronischen Steuereinheit, z. B. einem Mikroprozessor, einem oder mehreren Verarbeitungsschritten unterzogen werden,

30 zum Beispiel einer Fourieranalyse, um den Kompensationsschall möglichst genau zu wählen. Die Verwendung eines Mikroprozessors erlaubt überdies die Steuerung

der Kompensationsschallemission nach einem Kennfeld, etwa in Abhängigkeit von Parametern, welche die Beschaffenheit der Abgasschallwellen beschreiben, oder in Abhängigkeit von Fahrzeug- oder Motorparametern, wie Geschwindigkeit, Drehzahl, oder Gaspedalstellung. Zum Beispiel kann bei steigender Geschwindigkeit oder Drehzahl der äußere Schallpegel des Fahrzeugs dadurch konstant gehalten werden, daß die prozentuale Kompensation des Abgasschalls immer höher wird, also die Amplitude der Kompensationsschallwellen relativ immer mehr an die Amplitude der Schallwellen angepaßt wird. Ein Mikroprozessor kann auch eine Adaptierung der Schallwellenkompensation, etwa von starker auf weniger starke Kompensation ermöglichen.

Vorzugsweise ist der zweite Schallwandler in der Abgasleitung in Richtung des Abgasstroms angeordnet, so daß die Kompensationsschallwellen in Strömungsrichtung des Abgasstromes ausgesandt werden. Damit ist der zweite Schallwandler gegen eine direkte Beaufschlagung durch die Abgase und damit auch gegen Verschleiß und Verschmutzung geschützt. Dabei wird der zweite Schallwandler vorteilhafterweise gegen den Abgasstrom durch eine strömungsgünstige Abdeckung abgeschirmt. Dadurch wird die Störung des Abgasstroms, also die Bildung von Turbulenzen in dem Abgasstrom, durch die Anbringung des zweiten Schallwandlers in dem Abgasstrom vermindert. Besonders vorteilhaft ist es, wenn auch der erste Schallwandler in Richtung des Abgasstromes angeordnet wird. Hierdurch wird auch der erste Schallwandler gegen eine direkte Beaufschlagung durch die Abgase und damit auch gegen Verschleiß und Verschmutzung geschützt. Als weiteres wird eine Beeinträchtigung der Schallmessung durch Anströmung vermieden.

Weitere Vorteile der erfindungsgemäßen Vorrichtung können sich ergeben, wenn die Abgasleitung, d.h. die Vorrichtung zur Sammlung und Ableitung der Abgase, welche vorzugsweise beide Schallwandler enthält, auch einen Katalysator, wie er regelmäßig zur Abgasnachbehandlung bei Verbrennungsmotoren notwendig ist, aufweist. Besonders vorteilhaft ist es, wenn der Katalysator derart ausgebildet und in der Vorrichtung derart angeordnet ist, daß in dem Raum hinter dem Katalysator ein



weitgehend homogenes Schallfeld entsteht, in welchem sich die Schallwellen im wesentlichen in Richtung der Längsachse der Abgasleitung ausbreiten. Verursacht wird dies durch die stärkere Dämpfung der sich senkrecht zur Längsachse ausbreitenden Schallanteile durch Reflexion an den Wandungen der Katalysatorkanäle, während die in Richtung der Längsachse sich ausbreitenden Schallanteile den Katalysator weitgehend ungehindert passieren. Der zweite Schallwandler kann dann derart angeordnet und ausgerichtet werden, daß das Kompensationsschallfeld ebenfalls hauptsächlich Kompensationsschallwellen aufweist, die sich in Richtung der Längsachse der Abgasleitung ausbreiten. Die Schallkompensation wird hierdurch sehr effektiv, da sich die Kompensationsschallfront und die Schallfront im wesentlichen parallel zueinander befinden.

Eine bevorzugte Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung weist einen Rohrschalldämpfer auf, der den Raum umgibt, in welchem zumindest der zweite Schallwandler angeordnet ist. Besonders bevorzugt ist auch der erste Schallwandler in diesem Raum angeordnet. Der Rohrschalldämpfer ermöglicht eine weitere Reduzierung der Schallemissionen des Verbrennungsmotors. Insbesondere werden mit dem Rohrschalldämpfer zusätzlich diejenigen Schallwellen absorbiert, die sich senkrecht zur Längsachse der Abgasleitung ausbreiten und von dem abgestrahlten Kompensationsschall des zweiten Schallwandlers nicht direkt erfaßt und ausgelöscht werden können.

Die erfindungsgemäße Vorrichtung ist des weiteren vorzugsweise derart gestaltet, daß sie als integrale Baueinheit in die Abgasleitung bzw. in das Abgassammelrohr auf einfache Weise eingesetzt, entnommen und ausgetauscht werden kann. Diese Baueinheit umfaßt vorzugsweise den zweiten Schallwandler, besonders bevorzugt ebenfalls den ersten Schallwandler und weiter bevorzugt ebenfalls die elektronische Steuereinheit. Eine derartige Baueinheit erlaubt eine einfache Handhabung in der Praxis, ähnlich wie eine Lamda-Sonde. Allerdings muß sichergestellt werden, daß die Montage der Baueinheit in der Abgasleitung bzw. dem Abgasrohr mit der

erforderlichen Genauigkeit erfolgt, um eine wirksame Schallkompensation zu erzielen. Dies kann beispielsweise durch einen genau gearbeiteten Einbausatz, etwa mit einem Gewinde mit Positionskontrolle, geschehen.

- 5 Eine besonders bevorzugte Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung weist eine Kühleinrichtung zur Kühlung des ersten Schallwandlers und/oder des zweiten Schallwandlers auf. Hierfür sind die Schallwandler vorzugsweise mittels einer Verkleidung von der direkten Beaufschlagung mit dem Abgasstrom abgeschirmt. Zur Kühlung kann Außenluft durch entsprechende Öffnungen in der
- 10 erfindungsgemäßen Vorrichtung in das Innere der Verkleidung hineingeführt werden. Die Kühlluft kann dann an dem Schallwandler bzw. den Schallwandlern vorbei nach außen in die Abgasleitung in Richtung des Abgasstroms abfließen und verhindert gleichzeitig das Entstehen rückströmender Abgasturbulenzen, welche die Schallwandler beaufschlagen könnten. Die Kühlluft fließt entweder automatisch
- 15 aufgrund des dynamischen Drucks nach, der durch den Abgasstrom in der Ebene der Schallwandler erzeugt wird, oder kann unter entsprechendem Druck beispielsweise durch einen Ventilator in die Verkleidung gefördert werden. Auf diese Weise können die Schallwandler thermisch gut kontrolliert werden.
- 20 Die erfindungsgemäße Vorrichtung kann auch zur Diagnose des Zustands und des Betriebs des Verbrennungsmotors eingesetzt werden. Für diesen Zweck weist die erfindungsgemäße Vorrichtung eine Vergleichseinheit zum Vergleich der ersten
- 
- 25 ~~Signale des ersten Schallwandlers mit Sollsignalen auf.~~ Die Frequenz der betrachteten Schallwellen muß dabei nicht notwendigerweise genau bestimmt werden. Bei Vorliegen eines sehr engen Schallfrequenzspektrums kann unter Umständen auch auf eine Frequenzanalyse verzichtet werden und es können alle auftretenden Frequenzen innerhalb eines Bereiches als eine repräsentative Frequenz betrachtet werden. Es genügt, daß eine sinnvolle Differenzierung zwischen Schallwellen mit unterschiedlicher Frequenz getroffen werden kann, um
- 30 das Schallbild bis zu einem praktisch notwendigen Grad aufzuschlüsseln. Dieser Grad kann je nach Anwendung und je nach Anforderungen an die Genauigkeit der

Schallanalyse variieren.

Die ersten Signale werden in der Vergleichseinheit mit Sollsignalen verglichen, so daß gegebenenfalls Abweichungen festgestellt werden können. Es wird somit ein Ist-Schallbild mit einem Soll-Schallbild verglichen. Dieser Vergleich erlaubt eine Diagnose des Verbrennungsmotors, denn Verbrennungsmotoren haben für verschiedene Betriebszustände ein jeweils charakteristisches Schallbild. Störungen, z. B. durch Schäden am Antrieb verursachen eine Störung dieses Schallbildes. Dabei kann man in vielen Fällen aus der Art der Störung des Schallbildes auf die Art der Störung schließen. Zum Beispiel läßt das den Abgasen eines Verbrennungsmotors aufgeprägte Schallmuster Rückschlüsse auf den Zustand des Verbrennungsmotors zu, etwa auf nicht exakt schließende Auslaßventile, auf Zylinder, die trotz aktivierter Zylinderabschaltung in Betrieb sind, oder auf mangelnde Kompression eines Zylinders. Rückschlüsse wären aber auch auf schlechte Benzinqualität, die zum Klopfen oder Klingeln des Motors führt, möglich. Auf einen herkömmlichen Klopfsensor, der am Zylinderblock angebracht ist, könnte somit verzichtet werden. Die erfindungsgemäße Vorrichtung bietet dabei den Vorteil einer deutlich feineren und früheren Analyse des Motorzustands und des Verbrennungsablaufs, als das ein den Körperschall eines Bauteils registrierender Klopfsensor erreichen kann. Dieser Rückschluß auf den Zustand – also die dauerhafte Verfassung – oder auf den Betrieb bzw. Betriebszustand – also die temporäre Verfassung – des Verbrennungsmotors, erfordert in vielen Fällen weitere Bearbeitungsschritte, insbesondere weitere Vergleichsschritte. Auch ohne diese weitere Signalverarbeitung kann aber regelmäßig zumindest die Anwesenheit einer Störung festgestellt werden.

25

Im Rahmen des Diagnoseverfahrens für Verbrennungsmotoren werden die in dem ersten Schallwandler gewonnenen ersten Signale, Teile dieser ersten Signale oder von diesen ersten Signalen abgeleitete Sekundärsignale verwendet. Die erhaltenen ersten Signale enthalten regelmäßig Information über die Frequenz, über die Amplitude und auch über die Phase mehrerer Schallwellen. Die Diagnose des Verbrennungsmotors kann jedoch in einigen Fällen bereits anhand des

30

- Frequenzspektrums durchgeführt werden, ohne daß es auf die Amplitude und Phase ankommt. In diesen Fällen wird die Amplitude lediglich einen bestimmten Grenzwert übersteigen müssen, damit der erste Schallwandler der auftretenden Frequenz eine Folge gibt. Dieser Grenzwert kann auch einfach durch die
- 5 Ansprechschwelle des ersten Schallwandlers bestimmt sein. Wenn dann etwa Abweichungen von vorbestimmter Größe oder Bedeutung des Ist-Spektrums von dem Soll-Spektrum auftreten, können daraus die o. g. Rückschlüsse auf den Zustand oder Betrieb des Verbrennungsmotors gezogen werden. Die Sollwerte werden für verschiedene typische Betriebszustände, z.B. unterschiedliche Drehzahlen,
- 10 verschiedene Lastbereiche oder Betriebstemperaturen vorher ermittelt und in der Vergleichseinheit gespeichert, so daß im täglichen Betrieb für mehrere oder viele Betriebszustände ein Vergleich der Soll-Werte mit den Ist-Werten gezogen werden kann. Es ist dabei nicht notwendig, daß die volle Information der Schallkompensationseinheit ausgenutzt wird, daß also beispielsweise ein volles
- 15 Frequenzspektrum von Ist-Werten mit den entsprechenden Soll-Werten verglichen wird. Ein selektiver Vergleich kann durchaus hinreichend sein. Der Vergleich selbst wird regelmäßig in einem Mikrochip oder Mikrocomputer durchgeführt, der ein Teil der Vergleichseinheit ist.
- 20 Vorzugsweise weist die erfindungsgemäße Vorrichtung zusätzlich eine Ausgabereinheit zur Ausgabe eines Warnsignals bei Auftreten mindestens einer vorher bestimmten Abweichung der ersten Signale des ersten Schallwandlers von den Sollsignalen auf. Ein derartiges Warnsignal kann in einer schlichten Warnung durch
- 25 eine Warnlampe bestehen, oder in der Aufforderung zur sofortigen Einstellung des Betriebs. Als Warnsignal im Sinne dieser Offenbarung gilt aber auch ein Signal, das automatisch eine bestimmte Folge herbeiführt, etwa eine Lastanpassung, eine Änderung des Zündzeitpunkts, eine Notabschaltung oder eine Information auf einem Display, daß eine bestimmte Fehlfunktion vorliegt.
- 30 Die erfindungsgemäße Vorrichtung umfaßt vorzugsweise auch eine Auswahleinheit zur Auswahl von ersten Signalen des ersten Schallwandlers, die einem oder

mehreren bestimmten Frequenzbereichen entsprechen, zur Durchführung des Signalvergleichs. Damit wird ein selektiver Vergleich von Frequenzen ermöglicht, der weniger Rechnerkapazität benötigt und deshalb schneller erfolgen kann.

- 5 Eine weitere vorteilhafte Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung weist eine Servicekontrolleinheit zur Berechnung und Anzeige des Fälligkeitstermins des nächsten Services für den Verbrennungsmotor aufgrund des Zeitverhaltens von ersten Signalen des ersten Schallwandlers im Vergleich zu den Soll-Signalen des jeweiligen Betriebszustandes auf. Die Servicekontrolleinheit beobachtet das
- 10 Zeitverhalten der Ist-Werte von ersten Signalen oder Teilen davon, etwa der Frequenz, und zieht daraus Schlüsse auf eine demnächst notwendige Inspektion des Motors. Dies ist möglich, weil bestimmte Frequenzen in dem Schallspektrum der Abgase eines Motors immer häufiger auftreten, wenn der Motor reif für eine Inspektion oder Überholung ist. Somit können mit Hilfe der vorliegenden
- 15 Ausführungsform der Erfindung individuelle Inspektionsintervalle realisiert werden, die nicht nur Kosten in erheblichem Umfang dadurch sparen können, daß die Inspektionsintervalle im Durchschnitt länger werden, sondern es kann auch ein Zugewinn an Betriebssicherheit dadurch erreicht werden, daß Inspektionsintervalle tatsächlich abgekürzt werden.

20

- Erfindungsgemäß wird weiterhin ein Verfahren zur Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren in einer Abgasleitung, die einen Abgasstrom führt, bereitgestellt, welches folgende Schritte aufweist: Umwandeln von Schallwellen in erste Signale in mindestens einem ersten Schallwandler, wobei die Signale ein Maß
- 25 für die Frequenz, die Amplitude und für die Phase der Schallwellen sind, Umwandeln der ersten Signale in zweite Signale in einer elektronischen Steuereinheit und Umwandeln der zweiten Signale in Kompensationsschallwellen in mindestens einem zweiten Schallwandler, wobei die Kompensationsschallwellen eine Frequenz, eine Amplitude und Phase aufweisen, so daß sich die Schallwellen
- 30 und die Kompensationsschallwellen wenigstens teilweise auslöschen, und wobei der zweite Schallwandler die Kompensationsschallwellen zentral im Abgasstrom

aussendet.

Das erfindungsgemäße Verfahren weist bevorzugte Ausführungsformen auf, die denen der voranstehenden, bevorzugten Ausführungsformen der erfindungsgemäßen  
5 Vorrichtung entsprechen. Es wird insofern auf die obigen Ausführungen verwiesen. Das erfindungsgemäße Verfahren kann demgemäß auch die Diagnose des Verbrennungsantriebs umfassen.

Die vorliegende Erfindung stellt somit eine Vorrichtung und ein Verfahren zur  
10 Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren in einer Abgasleitung zur Verfügung, wobei durch eine Kompensation des Schalls an der Schallquelle die Schallemission eines Verbrennungsmotors zugleich für die Umwelt und für die Insassen auf einfache und effiziente Weise reduziert wird. Dabei ist zumindest der zweite Schallwandler zentral in dem Abgasstrom angeordnet, wodurch bestmögliche  
15 symmetrische, lateral begrenzte akustische Bedingungen geschaffen werden. Die Abstrahlung der Kompensationsschallwellen kann bei dieser Lösung im wesentlichen parallel zur Hauptschallschwingungsebene erfolgen, wodurch ein hoher Wirkungsgrad der Schallkompensation erzielt wird. Im Unterschied zum bekannten Stand der Technik aktiver Schallreduktion, in dem regelmäßig laterale  
20 Schallkompensationskonzepte entwickelt werden, liegt der vorliegenden Erfindung eine Konzeption zentraler Schallkompensation zugrunde. Die erfindungsgemäße Vorrichtung kann auf einfache Weise in der Abgasleitung montiert werden, ohne daß  
große konstruktive Eingriffe vorgenommen werden müssen. Die erfindungsgemäße Vorrichtung kann weiterhin, erweitert um eine Vergleichseinheit, auch zur Diagnose  
25 von Verbrennungsmotoren eingesetzt werden. Damit kann jederzeit und differenziert der Zustand eines Verbrennungsmotors bestimmt werden.

Die Erfindung wird im folgenden beispielhaft anhand der Figuren beschrieben.

Dabei zeigen:

Figur 1: Eine Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren mit Diagnosefunktion

Figur 2: Ein schematisches Schaltbild zur Funktion der erfindungsgemäßen Vorrichtung.

10

# Liste der Bezugszeichen

- |    |   |
|----|---|
| 1  | Verbrennungsmotor (nicht dargestellt)           |
| 2  | Abgasleitung                                    |
| 3  | Abgasstrom                                      |
| 4  | Aufweitung in der Abgasleitung 2                |
| 5  | Katalysator                                     |
| 6  | Einlaß des Katalysators 5                       |
| 7  | Auslaß des Katalysators 5                       |
| 8  | Luftspaltisolierung                             |
| 9  | Einbauraum für Schallkompensationseinheit 12    |
| 10 | Lochblech                                       |
| 11 | Schallabsorptionseinlage (Mineralwolle)         |
| 12 | Schallkompensationseinheit                      |
| 13 | erster Schallwandler (z.B. Mikrofon)            |
| 14 | elektronische Steuereinheit (Mikroprozessor)    |
| 15 | zweiter Schallwandler (z.B. Lautsprecher)       |
| 16 | Abdeckung für die Schallkompensationseinheit 12 |
| 17 | Gerätesockel                                    |
| 18 | Öffnungen im Gerätesockel 17                    |

- 19 Montageöffnung in der Abgasleitung 2
- 20 Schallkompensator für akustischen Nebenweg
- 21 Elektrozuleitung
- 22 Verbindungsleitung zur Vergleichseinheit 23
- 23 Vergleichseinheit (nicht dargestellt)
- 24 Lambda-Sonde
- 25 Querschnitt des Endrohrs

Figur 1 zeigt eine Abgasleitung 2 zur Sammlung und Ableitung eines Abgasstroms 3, der durch mehrere Pfeile symbolisiert ist, aus einem nicht gezeigten Verbrennungsmotor 1, der in Richtung des Pfeils 1 angeordnet ist. Die Abgasleitung 2 enthält in einer Aufweitung 4 einen Katalysator 5 mit thermischer Luftspaltisolierung 8. Der Katalysator 5 kann beispielsweise ein für Kraftfahrzeuge geeigneter Metallkatalysator sein. Dieser hat einen Einlaß 6 und einen Auslaß 7 für den Abgasstrom 3. Seine innere Struktur ist derart gewählt, daß der Abgasstrom 3 den Katalysator 5 an dessen Auslaß 7 in weitgehend parallelem, wirbelfreiem Gasfluß verläßt.

Der Katalysator 5 bewirkt hier eine Gleichrichtung des vor dem Katalysator 5 weitgehend ungerichteten Schallfeldes des Abgasstroms 3. In dem Katalysator 5 werden die zur Längsachse des Katalysators 5 und somit auch zur Längsachse der Abgasleitung 2 senkrecht stehenden Anteile der Schallwellen stark gedämpft, wohingegen die längsgerichteten Anteile der Schallwellen bevorzugt durchgelassen werden und ein relativ gut gleichgerichtetes, d.h. homogenes, Schallfeld in dem Raum 9 nach dem Katalysator 5 erhalten wird. In dem Raum 9 sind die Schallwellen im wesentlichen in Richtung der Längsachse der Abgasleitung 2 ausgerichtet. Das Schallfeld im Raum 9 ist zur Abstrahlebene des zweiten Schallwandlers 15, also zur Kompensationsschallebene, weitgehend parallel.

Nach Verlassen des Katalysators 5 trifft der Abgasstrom 3 auf die Schallkompensationseinheit 12, die aus einem Lautsprecher 15 und einem in dessen



Mitte angeordneten Mikrofon 13 besteht. Dabei ist das Mikrofon 13 in dem Lautsprecher 15 angeordnet, um einerseits Platz zu sparen und um andererseits den Schall möglichst genau dort zu erfassen, wo dann auch die Kompensationsschallwellen ausgesandt werden. Beide Schallwandler, also das  
5 Mikrofon 13 und der Lautsprecher 15, sind in Richtung des Abgasstroms 3 angeordnet, um generell deren Beaufschlagung mit Abgasen zu vermeiden. Dies vermeidet einerseits deren Verschmutzung durch den Abgasstrom 3 und deren Beschädigung durch feine, sich ablösende Katalysatorpartikel und vermindert andererseits den Strömungswiderstand der Schallkompensationseinheit 12. Auf die  
10 Funktionsweise der vorliegenden Erfindung wird nachfolgend noch anhand der Figur 2 eingegangen.

Figur 1 zeigt weiterhin eine Lambdasonde 24 mit ihrer Zuleitung, wobei die Sonde in ähnlicher Weise in der Abgasleitung 2 angebracht ist, wie die erfindungsgemäße  
15 Vorrichtung.

Die erfindungsgemäße Vorrichtung weist des weiteren einen Rohrschalldämpfer auf, der entlang eines Abschnittes und um den Umfang der Abgasleitung 2 angeordnet ist. Dieser Abschnitt erstreckt sich von dem Auslaß 7 des Katalysators 5 bis zum  
20 Ende der Aufweitung 4 hinter der Schallkompensationseinheit 12.

Im Raum 9 der Abgasleitung 2, in welchem die Schallkompensationseinheit 12 angeordnet ist, weist der Rohrschalldämpfer eine Schallabsorptionseinlage 11, beispielsweise Mineralwolle, auf. Die Schallabsorptionseinlage 11 füllt den Raum  
25 zwischen der Wand der Abgasleitung 2 und der Außenwand des Rohrschalldämpfers aus. Die Wand der Abgasleitung 2 ist in diesem Abschnitt als Lochblech 10 ausgeführt. Von dem Rohrschalldämpfer werden vor allem diejenigen Schallwellen absorbiert, die sich senkrecht zur Längsachse der Abgasleitung ausbreiten. Dagegen werden von der Schallkompensationseinheit 12 vor allem die Anteile des  
30 Abgasschallfeldes erfaßt, die sich in Richtung der Längsachse der Abgasleitung 2 ausbreiten. Die Schallkompensationseinheit 12 ist zentral in der Abgasleitung 2

angeordnet, so daß symmetrische und damit gut kalkulierbare akustische Verhältnisse gegeben sind. Sie ist in der Aufweitung 4 angeordnet, wo der erforderliche Einbauquerschnitt für die Schallkompensationseinheit 12 ohne zusätzlichen Querschnittswechsel bereits zur Verfügung steht.

5

Die Schallkompensationseinheit 12 ist mit einer strömungsgünstigen Verkleidung 16 gegen den Abgasstrom 3 aus dem Katalysator 5 abgeschirmt. Diese Verkleidung erstreckt sich von der Mitte der Abgasleitung 2, wo sich die Schallwandler befinden, bis zum Gerätesockel 17 an der Wand der Abgasleitung 2. Hierbei bleiben in der  
10 Verkleidung 16 strömungsabgewandte Öffnungen für das Mikrofon 13 und den Lautsprecher 15 frei. Das Mikrofon 13 und der Lautsprecher 15 sind innerhalb der Verkleidung 16 derart angeordnet, daß zwischen dem Mikrofon 13 und dem Lautsprecher 15, wie auch zwischen dem Lautsprecher 15 und der Verkleidung 16 zumindest Spalte frei bleiben, durch die Kühlluft strömen kann. Zur Kühlung der  
15 Schallkompensationseinheit 12 kann Außenluft durch entsprechende Öffnungen 19 im Gerätesockel 17 in die Verkleidung 16 hineingeführt werden. Die Kühlluft kann dann, die Schallwandler einschließend, nach außen in die Abgasleitung in den Abgasstrom abfließen und verhindert gleichzeitig das Entstehen rückströmender Abgasturbulenzen, die das Mikrofon 13 oder den Lautsprecher 15 beaufschlagen  
20 könnten. Die Strömungsrichtung der Kühlluft ist durch die Pfeile innerhalb der Verkleidung 16 angedeutet. Die Kühlluft fließt entweder automatisch aufgrund des dynamischen Drucks, der durch den Abgasstrom 3 in der Abgasleitung erzeugt wird, nach, oder wird unter entsprechendem Druck durch einen Ventilator in die Verkleidung 16 gefördert. Auf diese Weise können die Schallwandler 13, 15  
25 thermisch gut kontrolliert werden.

Über die Elektrozuleitung 21 wird die Schallkompensationseinheit 12 mit Strom versorgt. Die Baueinheit aus Schallkompensationseinheit 12 mit Gerätesockel 17, elektronischer Steuereinheit 14, und ggf. Schallkompensator 20 wird durch eine  
30 Montageöffnung 19 in die Abgasleitung 2 eingeführt und darin etwa mit Hilfe eines exakten Schraubengewindes oder einer entsprechend genau funktionierenden

Steckverbindung fixiert. Damit ist die erfindungsgemäße Vorrichtung auf einfache Weise montierbar und demontierbar, also im Falle eines Schadens auch leicht austauschbar. Die Fixierung und Justierung der Schallkompensationseinheit 12 in der Abgasleitung 2 muß allerdings so genau erfolgen, daß die Schallkompensation  
5 dauerhaft zuverlässig funktioniert. Sie soll darüber hinaus schwingungsfrei in der Abgasleitung 2 angebracht sein.

Für den akustischen Nebenweg, der durch die Verkleidung 16 und die Öffnungen 18 in dem Gerätesockel 17 entstehen könnte, ist ein Schallkompensator 20 vorgesehen,  
10 der innerhalb des Gerätesockels 17 kurz oberhalb der Öffnungen 18 angeordnet ist. Der Schallkompensator 20 funktioniert nach dem oben vorgestellten Prinzip.

Die erfindungsgemäße Vorrichtung weist des weiteren eine elektronische Steuereinheit 14 in Form eines Mikroprozessors auf. Die elektronische Steuereinheit  
15 ist über Leitungen mit dem Mikrofon 13 und dem Lautsprecher 15 der Schallkompensationseinheit 12 verbunden. Die elektronische Steuereinheit 14 ist in dem Gerätesockel 17 angeordnet und dort vor zu hoher thermischer Beanspruchung geschützt.

20 Figur 2 zeigt eine schematische Darstellung der Funktionsweise der vorliegenden Erfindung. Die Abgasschallwellen 30 treffen auf den ersten Schallwandler 13, etwa ein Mikrofon, und werden in erste Signale 31, z.B. in elektrische Signale umgesetzt, die ein Maß für die Frequenz, Amplitude und die Phase der Schallwellen 30 sind. In der elektronischen Steuereinheit 14 werden die ersten Signale 31 aufbereitet und für  
25 die Schallkompensation in zweite Signale 32 umgesetzt, die gegenüber den ersten Signalen 31 um  $180^\circ$  phasenversetzt sind. Die Schallwellen 30 können dabei auch z. B. einer Fourieranalyse unterzogen werden, um das komplexe Schallbild in elementare Sinusschwingungen zu zerlegen. Eine derartige Sinusschwingung ist in Fig. 2 dargestellt. Die zweiten Signale 32 werden dann an den zweiten  
30 Schallwandler 15, etwa einen Lautsprecher, geleitet, der entsprechend den zweiten Signalen 32 Kompensationsschallwellen 33 ausgibt. Falls eine Fourieranalyse

durchgeführt wurde, wird beispielsweise eine Elementarkompensationswelle pro Elementarwelle ausgestrahlt. Eine solche Elementarkompensationswelle ist ebenfalls in Figur 2 dargestellt. Die Kompensationsschallwellen 33 weisen im Vergleich zu den dazugehörigen Abgasschallwellen 30 umgekehrte, d.h. um  $180^0$  verschobene Phase, gleiche Frequenz und gleiche oder zur Erzielung eines geforderten Restschallpegels verminderte Amplitude auf.

Die vorliegende Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung in Fig. 1 umfaßt des weiteren Einrichtungen zur Diagnose des Zustands oder Betriebs des Verbrennungsmotors 1. Von dem ersten Schallwandler 13 werden die den Schall in der Abgasleitung 2 darstellenden ersten Signale 31 der elektronischen Steuereinheit 14 zugeführt und dort für die Schallkompensation aufbereitet. Eine Vergleichseinheit 23, welche im Motormanagement integriert ist und über eine Leitung 22 mit der elektronischen Steuereinheit und/oder direkt mit dem ersten Schallwandler 13 verbunden ist, erhält für den vorstehend beschriebenen Vergleich der Soll- und Ist-Werte die erforderlichen Daten entweder von der elektronischen Steuereinheit 14 oder direkt die ersten Signale des ersten Schallwandlers 13.

Nach der Schallkompensationseinheit 12 verengt sich die Abgasleitung 2 zu einem kleineren Querschnitt 25. Das Maß der Schallkompensation kann hier auf ein gewünschtes Niveau eingestellt werden, in dem die Amplitude der Kompensationsschallwellen 33 variiert wird. Diese wird vorzugsweise unterhalb der Amplitude der Abgasschallwellen liegen, um einen Restschall zu erhalten, der sowohl Warnfunktion hat wie auch zur Schaffung eines bestimmten erwünschten Klangbildes dienen kann. Diese Art und Weise der Schallkompensation ist nicht nur gewichtssparend und raumökonomisch bei sehr geringem spezifischen Abgasgegendruck, sondern auch einfach und damit kostengünstig. Die vorliegende Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung bietet darüber hinaus die Möglichkeit einer Zustands- und Betriebsdiagnose für einen Verbrennungsmotor auf einfache und kostensparende Weise.

## Patentansprüche

- 5 1. Vorrichtung zur Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren (1) in einer Abgasleitung (2), die einen Abgasstrom (3) führt, aufweisend:
- (a) mindestens einen ersten Schallwandler (13) zur Umwandlung von Schallwellen (30) in erste Signale (31), die ein Maß für die Frequenz, die  
10 Amplitude und für die Phase der Schallwellen (30) sind,
- (b) eine elektronische Steuereinheit (14) zur Umwandlung der ersten Signale (31) in zweite Signale (32) und
- 15 (c) mindestens einen zweiten Schallwandler (15), der zentral im Abgasstrom (3) angeordnet ist, zur Umwandlung der zweiten Signale (32) in Kompensationsschallwellen (33), die eine Frequenz, eine Amplitude und Phase aufweisen, so daß sich die Schallwellen (30) und die Kompensationsschallwellen (33) wenigstens teilweise auslöschen.
- 20 2. Vorrichtung nach Anspruch 1, bei welcher der zweite Schallwandler (15) in Richtung des Abgasstroms (3) angeordnet ist, so daß die Kompensationsschallwellen (33) in Strömungsrichtung des Abgasstroms (3) ausgesandt werden.
- 25 3. Vorrichtung nach Anspruch 2, bei welcher der zweite Schallwandler (15) gegen den Abgasstrom (3) durch eine strömungsgünstige Verkleidung (16) abgeschirmt ist.
- 30 4. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei welcher der erste Schallwandler (13) zentral im Abgasstrom (3) angeordnet ist.

5. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei welcher der erste Schallwandler (13) im zweiten Schallwandler (15) angeordnet ist.
- 5 6. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, welche einen Katalysator (5) mit einem Einlaß (6) und einem Auslaß (7) für den Abgasstrom (3) enthält.
- 10 7. Vorrichtung nach Anspruch 6, bei welcher der Katalysator (5) derart ausgebildet und angeordnet ist, daß in dem Raum (9) hinter dem Katalysator (5) ein weitgehend homogenes Schallfeld entsteht, in welchem sich die Schallwellen (30) im wesentlichen in Richtung der Längsachse der Abgasleitung (2) ausbreiten.
- 15 8. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, welche weiterhin einen Rohrschalldämpfer aufweist, der einen Raum (9) umgibt, in welchem zumindest der zweite Schallwandler (15) angeordnet ist.
- 20 9. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, weiterhin aufweisend eine Kühleinrichtung zur Kühlung des ersten Schallwandlers (13) und/oder des zweiten Schallwandlers (15).
- 25 10. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, weiterhin aufweisend eine Vergleichseinheit (23) zum Vergleich der ersten Signale (31) des ersten Schallwandlers (13) mit Sollsignalen.
- 30 11. Vorrichtung nach Anspruch 10, weiterhin aufweisend eine Ausgabeeinheit zur Ausgabe eines Warnsignals bei Auftreten mindestens einer vorherbestimmten Abweichung der ersten Signale (31) des ersten Schallwandlers (13) von den Sollsignalen.

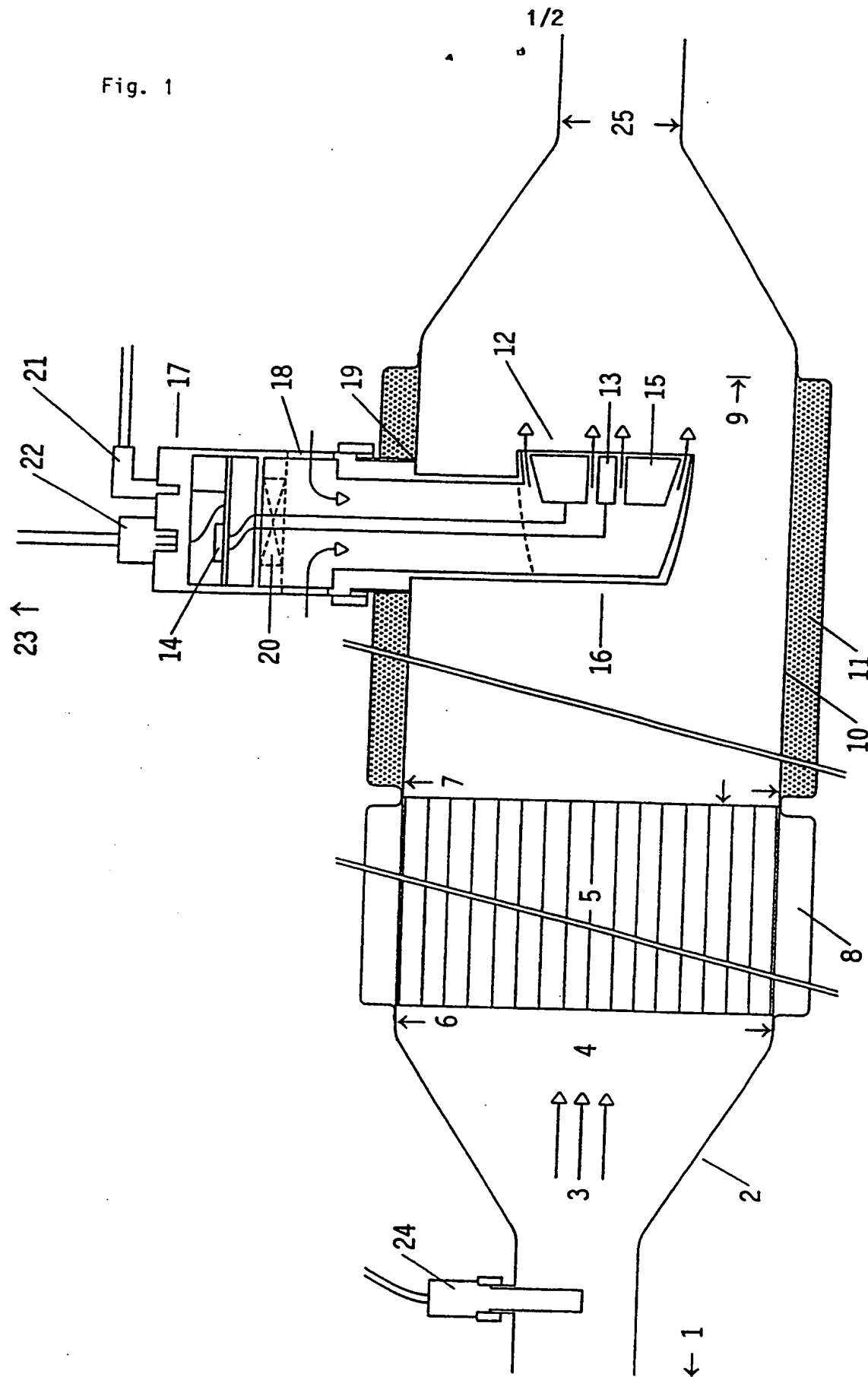
12. Vorrichtung nach Anspruch 10 oder 11, weiterhin aufweisend eine Servicekontrolleinheit zur Berechnung und Anzeige des Fälligkeitstermins des nächsten Services für den Verbrennungsmotor (1) aufgrund des Zeitverhaltens der ersten Signale (31) des ersten Schallwandlers (13) im Vergleich zu den Sollsignalen.
13. Verfahren zur Reduzierung der Schallemission von Verbrennungsmotoren (1) in einer Abgasleitung (2), die einen Abgasstrom (3) führt, aufweisend folgende Schritte:
- (a) Umwandeln von Schallwellen (30) in erste Signale (31) in mindestens einem ersten Schallwandler (13), wobei die Signale (31) ein Maß für die Frequenz, die Amplitude und für die Phase der Schallwellen (30) sind,
- (b) Umwandeln der ersten Signale (31) in zweite Signale (32) in einer elektronischen Steuereinheit (14), und
- (c) Umwandeln der zweiten Signale (32) in Kompensationsschallwellen (33) in mindestens einem zweiten Schallwandler (15), wobei die Kompensationsschallwellen (33) eine Frequenz, eine Amplitude und Phase aufweisen, so daß sich die Schallwellen (30) und die Kompensationsschallwellen (33) wenigstens teilweise auslöschen, und wobei der zweite Schallwandler (15) die Kompensationsschallwellen (33) zentral im Abgasstrom (3) aussendet.
14. Verfahren nach Anspruch 13, aufweisend einen weiteren Verfahrensschritt, bei welchem die ersten Signale (31) des ersten Schallwandlers (13) in einer Vergleichseinheit (23) mit Sollsignalen verglichen werden.
15. Verfahren nach Anspruch 13 oder 14, bei welchem mittels einer Ausgabeeinheit bei Auftreten mindestens einer vorherbestimmten

Abweichung von ersten Signalen (31) des ersten Schallwandlers (13) von Sollsignalen ein Warnsignal ausgegeben wird.

- 5 16. Verfahren nach einem der Ansprüche 13 bis 15, bei welchem der Fälligkeitstermin des nächsten Services des Verbrennungsmotors (1) aufgrund des Zeitverhaltens der ersten Signale (31) des ersten Schallwandlers (13) im Vergleich zu Sollsignalen von einer Servicekontrolleinheit berechnet und angezeigt wird.



Fig. 1



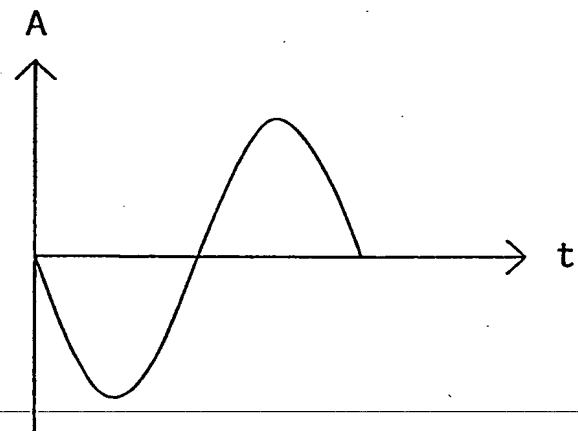
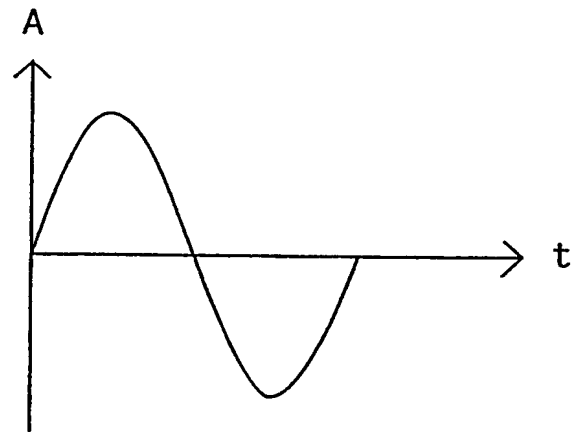
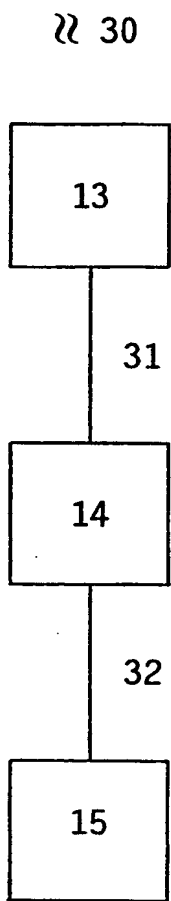


Fig. 2

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER  
IPC 7 F01N1/06 G10K11/178

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 F01N G10K

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1995, no. 07, 31 August 1995 (1995-08-31) & JP 07 098591 A (FUJITSU TEN LTD), 11 April 1995 (1995-04-11) abstract	1-4, 13
Y	---	8, 9
Y	US 4 665 549 A (ERIKSSON LARRY J ET AL) 12 May 1987 (1987-05-12) column 3, line 56 -column 5, line 15; figures 5-9 --- -/--	8

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

\* Special categories of cited documents :

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier document but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

5 November 1999

Date of mailing of the international search report

15/11/1999

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Sideris, M

BEST AVAILABLE COPY

## C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1995, no. 06, 31 July 1995 (1995-07-31) & JP 07 064568 A (NIPPONDENSO CO LTD), 10 March 1995 (1995-03-10) cited in the application abstract	9
X	WO 97 20307 A (SIEMENS ELECTRIC LTD) 5 June 1997 (1997-06-05) page 5, line 6 - line 22; figure 1	1,13
A	US 5 377 275 A (SUZUKI SEIICHIROU) 27 December 1994 (1994-12-27) claims 6,7; figures	10,14
A	US 5 222 148 A (YUAN YI) 22 June 1993 (1993-06-22) cited in the application	

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)	Publication date
JP 07098591	A	11-04-1995	NONE		
-----					
US 4665549	A	12-05-1987	AT	166992 T	15-06-1998
			CA	1255608 A	13-06-1989
			DE	3650683 D	09-07-1998
			DE	3650683 T	25-02-1999
			EP	0227372 A	01-07-1987
-----					
JP 07064568	A	10-03-1995	NONE		
-----					
WO 9720307	A	05-06-1997	US	5828759 A	27-10-1998
			CN	1207819 A	10-02-1999
			EP	0878001 A	18-11-1998
-----					
US 5377275	A	27-12-1994	JP	5204386 A	13-08-1993
-----					
US 5222148	A	22-06-1993	DE	69319783 D	27-08-1998
			DE	69319783 T	26-11-1998
			EP	0568129 A	03-11-1993
-----					

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES  
 IPK 7 F01N1/06 G10K11/178

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 F01N G10K

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1995, no. 07, 31. August 1995 (1995-08-31) & JP 07 098591 A (FUJITSU TEN LTD), 11. April 1995 (1995-04-11)	1-4, 13
Y	Zusammenfassung	8, 9
Y	US 4 665 549 A (ERIKSSON LARRY J ET AL) 12. Mai 1987 (1987-05-12) Spalte 3, Zeile 56 - Spalte 5, Zeile 15; Abbildungen 5-9	8
	--- -/-	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"Z" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

5. November 1999

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

15/11/1999

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde  
 Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
 NL - 2280 HV Rijswijk  
 Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
 Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Sideris, M

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie <sup>a</sup>	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1995, no. 06, 31. Juli 1995 (1995-07-31) & JP 07 064568 A (NIPPONDENSO CO LTD), 10. März 1995 (1995-03-10) in der Anmeldung erwähnt Zusammenfassung ---	9
X	WO 97 20307 A (SIEMENS ELECTRIC LTD) 5. Juni 1997 (1997-06-05) Seite 5, Zeile 6 - Zeile 22; Abbildung 1 ---	1,13
A	US 5 377 275 A (SUZUKI SEIICHIROU) 27. Dezember 1994 (1994-12-27) Ansprüche 6,7; Abbildungen ---	10,14
A	US 5 222 148 A (YUAN YI) 22. Juni 1993 (1993-06-22) in der Anmeldung erwähnt -----	

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
JP 07098591	A	11-04-1995	KEINE		
US 4665549	A	12-05-1987	AT	166992 T	15-06-1998
			CA	1255608 A	13-06-1989
			DE	3650683 D	09-07-1998
			DE	3650683 T	25-02-1999
			EP	0227372 A	01-07-1987
JP 07064568	A	10-03-1995	KEINE		
WO 9720307	A	05-06-1997	US	5828759 A	27-10-1998
			CN	1207819 A	10-02-1999
			EP	0878001 A	18-11-1998
US 5377275	A	27-12-1994	JP	5204386 A	13-08-1993
US 5222148	A	22-06-1993	DE	69319783 D	27-08-1998
			DE	69319783 T	26-11-1998
			EP	0568129 A	03-11-1993